



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS



ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, da qual o Brasil é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Final Simplificado, cuja conclusão baseia-se em fatos, hipóteses ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso deste Relatório Final Simplificado para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Este Relatório Final Simplificado é elaborado com base na coleta de dados, conforme previsto na NSCA 3-13 (Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil conduzidas pelo Estado Brasileiro) e foi disponibilizado à ANAC e ao DECEA para que as análises técnico-científicas desta investigação sejam utilizadas como fonte de dados e informações, objetivando a identificação de perigos e avaliação de riscos, conforme disposto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

RELATÓRIO FINAL SIMPLIFICADO

1. INFORMAÇÕES FACTUAIS

DADOS DA OCORRÊNCIA								
DATA - HORA		INVESTIGAÇÃO		SUMA Nº				
13JAN2021 - 20:00 (UTC)		SERIPA VI		A-006/CENIPA/2021				
CLASSIFICAÇÃO	TIPO(S)			SUBTIPO(S)				
ACIDENTE	[ARC] CONTATO ANORMAL COM A PISTA [RE] EXCURSÃO DE PISTA			POUSO BRUSCO				
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	COORDENADAS					
AERÓDROMO DE CANARANA (SWEK)	CANARANA	MT	13°34'29"S	052°16'07"W				
DADOS DA AERONAVE								
MATRÍCULA		FABRICANTE		MODELO				
PT-VIY		NEIVA		EMB 810-D				
OPERADOR			REGISTRO		OPERAÇÃO			
PARTICULAR			TPP		PRIVADA			
PESSOAS A BORDO / LESÕES / DANOS À AERONAVE								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	1	1	-	-	-	-	Nenhum	
Passageiros	3	3	-	-	-	-	Leve	
Total	4	4	-	-	-	-	X Substancial	
							Destruída	
Terceiros	-	-	-	-	-	-	Desconhecido	

1.1. Histórico do voo

A aeronave decolou de local desconhecido com destino ao Aeródromo de Canarana (SWEK), MT, a fim de transportar pessoal, com um piloto e três passageiros a bordo.

Durante o procedimento de pouso, após o primeiro toque na pista, a aeronave subiu e ocorreu a sua perda de controle. A aeronave voltou ao solo na condição de pré-estol e teve a parada total após o limite lateral direito da pista.

A aeronave teve danos substanciais e todos os ocupantes saíram ilesos.

2. ANÁLISE (Comentários / Pesquisas)

A Comissão de Investigação tomou conhecimento da ocorrência no dia 14JAN2021, por meio de vídeos veiculados em mídias sociais.

O Piloto em Comando (PIC) possuía a licença de Piloto Privado - Avião (PPR) e estava com a habilitação de Avião Monomotor Terrestre (MNTE) válida. O PIC não possuía a habilitação de Avião Multimotor Terrestre (MLTE), portanto, não estava qualificado para o tipo de voo.

A Caderneta Individual de Voo (CIV) do PIC não foi entregue para conferência da Comissão de Investigação e, também, não havia horas registradas em sua CIV digital, não sendo possível verificar se ele possuía experiência para a realização do voo.

Seu Certificado Médico Aeronáutico (CMA) estava válido.

O operador do aeródromo de SWEK informou que a aeronave havia se envolvido em uma ocorrência aeronáutica no dia anterior e que havia pessoas querendo retirar a aeronave do local do acidente.

Houve diversas tentativas de contato pela Comissão de Investigação com o operador da aeronave, todas sem êxito, bem como, com o piloto, que foi identificado pela polícia local, quando abordado em um táxi com destino a uma cidade vizinha.



Figura 1 - Vista da aeronave após a parada total.

Os registros da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) indicaram que o piloto obteve sua licença de Piloto Privado - Avião (PPR) em 2013, mas não foi possível identificar a sua escola de formação.

A aeronave, de número de série 810684, foi fabricada em 1989. Não foi possível ter acesso à sua documentação nem aos registros de possíveis intervenções de manutenção nela realizadas.

Os registros da ANAC indicaram que o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave estava válido até o dia 22SET2021.

Não foi possível verificar se a aeronave operava dentro dos limites de peso e balanceamento, devido à ausência de informações pertinentes.

O local do acidente era desprovido de estação meteorológica.

A imagem do espectro infravermelho para o dia 13JAN2021 às 20h00min (UTC) evidenciou a ausência de formações meteorológicas significativas no horário e local da ocorrência (Figura 2).

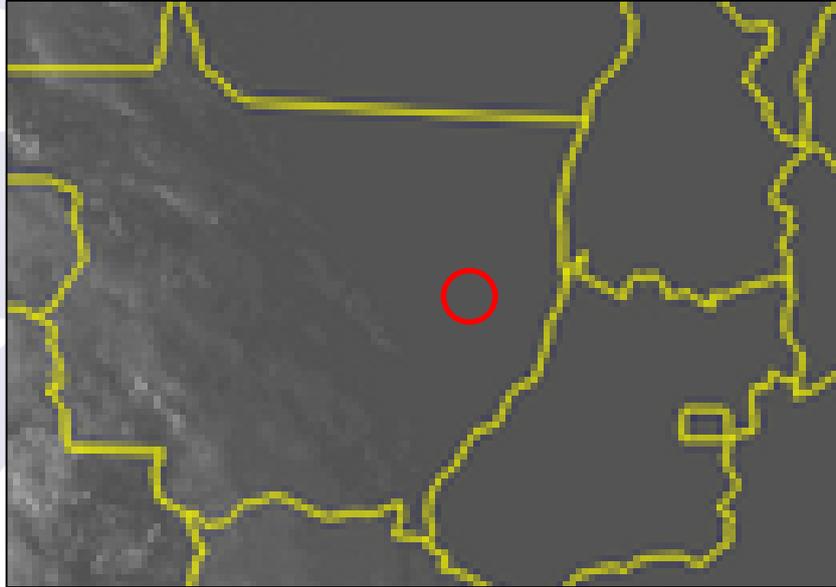


Figura 2 - Imagem do espectro infravermelho para o dia 13JAN2021 às 20h00min (UTC).

Fonte: REDEMET (<https://www.redemet.aer.mil.br/>).

A análise dos dados obtidos denotou que o PIC possuía apenas uma habilitação, que, apesar de estar válida, o habilitava a conduzir apenas aeronaves monomotoras. A aeronave em tela era um bimotor e, de acordo com a IS 61-004, da ANAC, válida à época, era requerida uma habilitação de MLTE para a condução desse modelo de aeronave.

Desta forma, a hipótese mais provável para explicar a dinâmica da ocorrência é que o piloto, não estando habilitado para conduzir a aeronave em questão, não detinha a plenitude dos conhecimentos e demais condições técnicas necessárias para o desempenho da operação em questão.

Isso levou à perda de controle da aeronave no momento do pouso, acarretando a ocorrência em tela.

A atitude foi considerada como um fator contribuinte para a ocorrência, pois, ao pilotar uma aeronave sem ter recebido um treinamento prévio e sem obter habilitação necessária, o piloto se submeteu a riscos intoleráveis para aquela operação.

A operação em desacordo com as regulamentações aeronáuticas em vigor pode implicar níveis de segurança abaixo dos mínimos aceitáveis estabelecidos pelo Estado Brasileiro.

Ao se deixar de atender aos níveis mínimos de segurança definidos pelo Estado Brasileiro, garantidos por meio do cumprimento dos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) ou Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBAC), podem-se criar condições inseguras latentes as quais deverão ser eliminadas ou mitigadas por meio do cumprimento da própria regulamentação.

3. CONCLUSÕES

3.1. Fatos

- a) o PIC estava com o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido;
- b) o PIC não possuía a habilitação de avião Multimotor Terrestre (MLTE);
- c) o PIC não estava qualificado para o tipo de voo;
- d) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- e) não foi possível verificar se a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- f) não foi possível verificar se as escriturações das cadernetas de célula, motor e hélice estavam atualizadas;
- g) após o primeiro toque, no pouso, o piloto perdeu o controle da aeronave;
- h) a aeronave teve danos substanciais; e
- i) todos os ocupantes saíram ilesos.

3.2 Fatores Contribuintes

- Aplicação de comandos - contribuiu;
- Atitude - contribuiu;
- Instrução - contribuiu; e
- Julgamento de pilotagem - contribuiu.

4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Não há.

5. AÇÕES CORRETIVAS OU PREVENTIVAS ADOTADAS

Nada a relatar.

Em, 30 de março de 2023.